



## 京都市域交通圏タクシー特定地域協議会

問い合わせ先

近畿運輸局京都運輸支局輸送・監査部門

(担当) 西 川、金 澤

(電話) 075-681-9765

社団法人京都乗用自動車協会

(担当) 船 橋、白 根

(電話) 075-691-6518

平成22年 4月28日

---

### 京都市域交通圏タクシー特定地域協議会の地域計画の作成について

---

「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」（いわゆる「タクシー新法」）の施行に基づき、平成21年10月1日告示により特定地域に指定された京都府下の京都市域交通圏について、今般、別添のとおり「地域計画」を作成しましたのでお知らせいたします。

配布先

府政記者クラブ

京都経済記者クラブ

陸運記者会（ハイタク部会）

平成22年 4月28日

## 京都市域交通圏タクシー特定地域協議会の地域計画の作成について

### 1. 概 要

京都市域交通圏タクシー特定地域協議会においては、タクシー適正化・活性化法が施行された昨年10月以降4回にわたり協議会を開催し、関係者が一堂に会して地域のタクシーの諸問題の分析、地域計画の作成に向けて活発な検討・議論がされたところ。

4月16日（金）の第4回協議会において、協議会の参加委員全員の合意を得て、京都市域交通圏の地域計画が作成された。

今後、この地域計画の作成を受け、交通圏内のタクシー事業者は特定事業計画（減車・休車等の事業再構築を含む。）認定申請を国土交通省に対して行うことが可能となるが、地域計画に定めた目標の早期達成を図るために、特定地域内のタクシー事業者がタクシー適正化・活性化のための計画を策定し、取組むことを呼びかけるとともに、協議会としては、その進捗状況についてフォローアップしていくこととなる。

さらに、地域計画の目標の達成は、交通圏全体のタクシーの適正化・活性化をもたらすものであり、その利益は利用者、さらには地域全体に及ぶものであり、特定事業及びその他事業の実施主体を含む協議会の構成員はもとより、その他の関係者に対しても、地域計画の趣旨を十分に踏まえ必要な取組又は支援を行うことについて、協議会として協力を要請していくものである。

### 2. 協議会について

#### ・検討経緯

平成21年11月30日 第1回協議会（設立等）

平成22年 1月28日 第2回協議会（京都のタクシーの現況・問題点の整理等）

平成22年 3月17日 第3回協議会（地域計画素案の提示等）

平成22年 4月16日 第4回協議会（地域計画の決定等）

※設立にあたり、設立準備会を設置

添付資料 ・京都市域交通圏タクシー特定地域協議会構成員名簿  
・タクシー適正化・活性化法（概要）  
・京都におけるタクシー適正化・活性化地域計画について  
・京都市域交通圏におけるタクシー適正化・活性化地域計画

京都市域交通圏タクシー特定地域協議会構成員

国	滝本 南北	近畿運輸局京都運輸支局長
自治体	安藤 淳	京都府建設交通部長
	水田 雅博	京都市交通政策監
タクシー事業者等	牧村 史朗	(社) 京都乗用自動車協会会長
	小野 高明	京都地方個人タクシー協会会長
タクシー運転者の団体	石原 敏雄	京都ハイタク共闘会議議長
	上野 芳弘	私鉄京滋ハイタク協議会事務局長
	塚本 新二	全国自動車交通労働組合京都地方連合会 執行委員長
地域住民	村井 信夫	京都市市政協力委員連絡協議会代表者会議 代表幹事
	西川 美津子	NPO 法人京都消費生活有資格者の会代表理事
学識経験者	塚口 博司	立命館大学教授
	安部 誠治	関西大学教授
その他	桑田 佳幸	京都タクシー業務センター
	金森 譲	京都府警察本部交通部長
	伊勢 久忠	京都労働局労働基準部監督課長

(順不同・敬称略)

●特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法(平成21年法律第64号)について (平成21年10月1日施行)

特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法  
(タクシー適正化・活性化法)

① 国土交通大臣による特定地域の指定

**特定地域**・・・供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域  
地方公共団体の長は、国土交通大臣に対して、特定地域の指定を要請することが可能

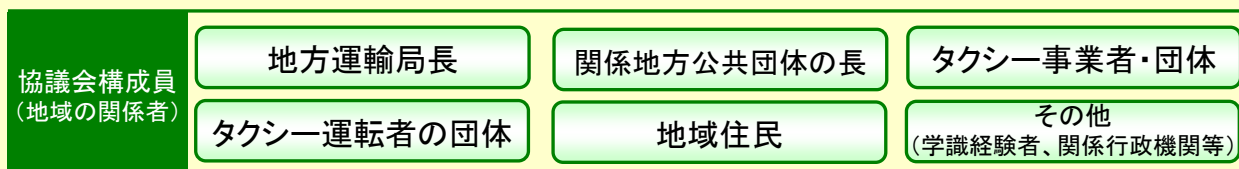
② 国土交通大臣による基本方針の策定

基本方針に基づいて、特定地域において取組み

特定地域

i)特定地域における取組み

①地域の協議会による取組み・・・**地域計画の作成**



地域の関係者により組織される協議会が地域計画を作成し、タクシー事業の適正化・活性化の推進に向けて総合的・一体的に取り組む

- タクシーサービスの活性化
- 事業経営の活性化、効率化
- タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- 交通問題、環境問題、都市問題の改善

※国は、地域計画に定められた事業の推進を図るために必要な資金の確保等に努める

具体例



など

〔乗り場の整備等による  
利用者サービスの充実〕

②タクシー事業者による取組み・・・**特定事業計画の作成**

タクシー事業者は、地域計画に即してタクシー事業の適正化・活性化に資する取組み(特定事業)を実施するための特定事業計画を作成し、国土交通大臣の認定(※)を受ける

必要に応じて、計画に**減車等(事業再構築)**を記載

(※)国土交通大臣は、認定をする際、①基本方針に照らし適切なものであること ②特定事業を確実に遂行するため適切なものであること ③道路運送法の基準・独占禁止法と適合することを審査し、必要に応じて**公正取引委員会と調整**

認定を受けた計画 → 国土交通大臣は、計画を実施しない事業者には実施勧告  
道路運送法の手続きの特例

ii)特定地域における措置

- |                           |                           |
|---------------------------|---------------------------|
| ① <b>新規参入要件を厳格化</b>       | ② <b>増車を事前届出ではなく、認可制に</b> |
| ③ <b>減車実施事業者に対する監査の特例</b> | ④ <b>行政処分の特例</b>          |

全国で適用される措置

○運賃料金の認可基準の改正

道路運送法の改正により、運賃料金の認可基準を当分の間、

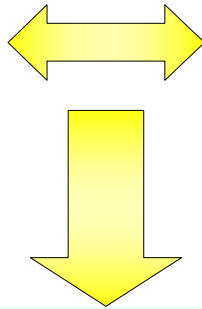
「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」

→「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」

# 京都におけるタクシー適正化・活性化地域計画について

## タクシーの位置付け・役割

地域公共交通機関(鉄道やバスを補完)  
安全・安心が最優先(←人を運ぶサービス)  
いつでも、どこでも、誰でも利用できる、  
安全・安心、快適・便利なサービスを提供  
(=輸送サービスの供給責任)



## 現 状

供給過剰の進行(=輸送需要の長引く低迷と車両数の急増)  
運賃の多様化  
↓  
経営状況・労働環境の悪化  
違法・不適切な事業運営の横行、事故の多発、  
鉄道駅周辺や繁華街等における交通問題  
サービス水準の問題

## 主な対策

- サービスの活性化と選択性の向上(サービスの見える化) → 配車システムの高質化、利用者情報の充実、運転者・事業者の評価制度の導入、優良乗場の設置、サービス向上等に向けた意見交換の場の設置 など
- 事業経営の活性化・効率化 → 部品等共同購入の推進、違法行為排除運動の強化 など
- 運転者の労働条件の改善等 → 運転者負担の軽減のための施設・設備の充実、防犯対策の強化 など
- 安全性の確保 → ドライブレコーダーを活用した運転者教育の実施、運転者の意識調査 など
- 交通問題、環境問題、都市問題の改善 → 乗り場等の整備、EVタクシーの導入、地域貢献策の実施 など
- 供給過剰の是正(需要拡大に向けて) → 福祉・子育て・観光タクシーの導入、PR活動の充実 など
- 過度な運賃競争への対策 → 相対運賃の禁止の徹底

## その他

- 供給過剰の是正に関し、事業者が積極的に減車等について検討し早急に具体的行動を取ることを強く期待。
- 過度な運賃競争は、運転者の労働環境の悪化、さらには安全を損なうとの国会等の議論を踏まえ、運賃問題について行政において適切な対応が取られることを注視。
- 協議会の構成員はもとより、その他関係者に対しても地域計画への賛同を呼びかけるとともに必要な取組・支援について協力を要請。
- 協議会において計画の進捗状況を監視。 必要な場合には、事業主体に対する勧告等措置。

# 京都市域交通圏におけるタクシー適正化・活性化地域計画

## 1. タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

### (1) 京都市域交通圏におけるタクシーの位置付け・役割

#### ①タクシーの地域公共交通機関としての位置付け

- ・ タクシーは、特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（以下「タクシー適正化活性化法」という。）において、地域公共交通機関として位置付けられている。
- ・ 京都市域交通圏（以下「交通圏」という。）においても同様であり、何ら変わるものではなく、タクシーは、鉄道・バスとともに地域公共交通を形成する重要な地域公共交通機関である。

#### ②地域公共交通機関であるタクシーの基本的使命

- ・ タクシーは、人を目的地までドア・ツー・ドアで運ぶ輸送手段であることから、そのサービスについては何よりもまず安全・安心の確保が最優先されるべきである。安全・安心の確保は地域公共交通機関としての基本的使命であり、前提である。

#### ③地域公共交通機関であるタクシーの果たすべき役割、責務

- ・ 交通圏は、京都市を含む南部地域一帯であり、桂川、宇治川、木津川の合流を要に山城盆地が広がる地形で一大経済圏が形成され、交通圏内隅々に人々が居住し日々の生活が営まれている。特に、世界遺産を含め歴史的建造物が多数あることから、世界的な観光都市として、人々の様々な移動ニーズが非常に高い地域である。
- ・ 交通圏内をみると、その対象地域が広範囲で、鉄道、バスといった大量公共交通機関の輸送網が発達した地域とそうでない地域が存在している。
- ・ 鉄道・バスは、運行する路線や乗降場所等が制約されるのに対し、タクシーはこれらの制約を受けることなく、利用者、地域のニーズに応じたドア・ツー・ドア輸送を行うことができ、いつでも、どこでも、誰もが利用できるという特徴がある。
- ・ タクシーは、鉄道、バスを補完する地域の公共交通機関であり、鉄道、バスでは満たすことのできない利用者、地域のニーズに対応するため、安全・安心で快適・便利なサービスの提供が期待され、また、その責任、すなわち供給責任を果たすことが求められている。
- ・ また、少子高齢化、女性の社会進出に対応したサービス、地域の観光振興に対応したサービス等について、積極的に提供していくことが求められていると

もに、地域社会への貢献、環境問題への対応、安全の確保、福祉輸送、雇用責任等の社会的責任を果たしていくことが期待されている。

- ・ このように、交通圏において、タクシーは、地域公共交通機関として様々な役割が期待されており、その役割を果たすためには、個々の利益の追求を犠牲にすることも厭わない姿勢が求められる。
- ・ そして、タクシーが交通圏において上記の役割と責任を果たしていくためには、国、地方公共団体といった行政に携わる者、タクシー事業者、運転者といったサービスの提供主体の側にある者はもちろんのこと、利用者、さらには地域全体が、タクシーが地域公共交通機関であることについて認識または認知することが前提となる。

## **(2) タクシー事業の現況**

### **①バブル経済崩壊後の輸送需要の低迷**

- ・ 交通圏における法人タクシーの輸送人員は、バブル経済崩壊後急激に減少した後、低迷状態が続いている。平成 13 年度から平成 19 年度にかけて 8%程度緩やかに回復をみせたものの、その後経済情勢の悪化とともに再び減少に転じており、その急激な回復は期待しにくい状況にある。  
こうした需要の低迷に加え、利用者の 1 回当たりの利用距離がバブル経済崩壊以降短くなってきている。平成 7 年度には 1 回当たり平均 4.8 キロ利用されていたのに対し、平成 20 年度は 4.2 キロとなっている。

### **②規制緩和後の事業者数、車両数の増加**

- ・ タクシー事業は、平成 14 年 2 月の改正道路運送法の施行による需給調整規制の撤廃を契機に、新規事業者の参入や既存事業者の増車が行われてきた。平成 13 年度末から平成 20 年度末の間に、事業者数は 54 から 63 と 16.7%増加し、車両数は 6,534 両から 6,693 両と 2.4%増加している。
- ・ こうした状況を踏まえ、平成 21 年 7 月には特定特別監視地域の指定による増車抑制措置が講じられると、事業者の中には自主的に減車に取り組む動きも見られ、平成 21 年 9 月末までの間に 9 社が 69 両の減車を行った。一方、指定地域から 1 ヶ月間の経過措置期間中に、3 社が所謂駆け込み増車(計 69 両)を行い、また新規許可(10 両)もあったことから、平成 21 年 9 月末の車両数は、6,828 両(平成 13 年度比 4.5%増)となっている。

### **③供給過剰の状況**

- ・ このように需要が低迷する一方、供給が大幅に増加した結果、交通圏では供給過剰の状況が発生している。平成 21 年 9 月末の車両数 6,828 両は、近畿運輸局が提示した適正と考えられる車両数(以下「適正車両数」という。)(約 5,900 両～約 6,640 両)と比べ、相当の乖離(約 930 両(15.7%)～約 190 両(2.8%))

がある<sup>1</sup>。

#### ④輸送実績の落ち込み

- ・ こうした供給過剰の進行は、輸送実績の悪化につながっている。1 台のタクシーが旅客を乗せて 1 日に走行する距離（実車走行キロ）は、平成 7 年度の 120.8 キロ、平成 13 年度 87.7 キロ、平成 20 年度 85.0 キロと減少し、タクシーの走行距離のうち旅客を乗せている距離の割合を示す実車率においては 51.1%から落ち込み、41.1%、41.9%とほぼ横ばいの状態にある。
- ・ この結果、1 台のタクシーが 1 日に得る収入（日車営収）は減少しており、平成 7 年度の 33,634 円に対し、平成 13 年度 26,853 円、平成 20 年度 25,497 円となっている。
- ・ こうした状況に加え、タクシーが稼働している割合を示す実働率も平成 7 年度の 88.3%に対し、平成 13 年度 85.7%、20 年度 84.1%となっている。これは、新たに参入した事業者のタクシー運転者の勤務形態について 1 車 1 人制（1 台の車両を 1 人で運転する制度）<sup>2</sup>の影響も考えられるものの、供給過剰により余剰車両が増加している結果の表れと言える。

#### ⑤運賃の多様化

- ・ 交通圏では、従来から運賃問題に対する議論もあり、長年運賃改定を行っていないこともあって、利用者の 1 回当たりの利用距離を基準に運賃を比べて見ると、全国的にみて低い水準にある。
- ・ 交通圏内のタクシー車両の運賃種別は小型が主流であるが、設定している初乗り運賃についてみると、上限額は 2 キロ 640 円となっているが、低額運賃の 570 円及び 580 円が約 30%の車両数割合で存在しており、2 極分化している。
- ・ また、様々な割引運賃も導入されている。特に、遠距離利用者に対し運賃の割引を行う遠距離割引制度については、すべての事業者が導入しており、中でも割引率の大きい 5,000 円超 5 割引の制度<sup>3</sup>は車両数割合で約 36%、5,000 円超 3 割引の制度は 7 %が導入している状況にある。
- ・ こうした、多様化した運賃については、利用者にとっては、わかりにくいとの指摘もある。

---

<sup>1</sup>京都市域交通圏：

21 年 9 月末現在の車両数 6,828 両

運輸局が提示した車両数 約 5,900 両（実働率 90%）

約 6,200 両（実働率 85.67%＝平成 13 年度実績）

約 6,640 両（実働率 80%）

<sup>2</sup> タクシー運転者の勤務形態について、交通圏での伝統的なものとしては、2 台の車両を 3 人の運転者が交代で運転する 2 車 3 人制がある。

<sup>3</sup> 5,000 円を超える利用がある場合において、5,000 円を超えた利用額の半額（5 割）を割り引く制度。例えば、9,000 円分相当の利用がある場合、5,000 円を超えた分 4,000 円の半額（5 割）2,000 円が割り引かれ、最終的な運賃額は 7,000 円となる。



## ⑥事業者の経営状況の悪化

- ・ ④でみたように、交通圏全体でみると、タクシーの輸送実績の悪化に伴い、事業者の営業収入は落ち込んでいる。法人事業者の総営業収入は、平成 7 年度の 657 億円に対し、平成 13 年度は 529 億円に落ち込み、平成 20 年度 514 億円となっている。規制緩和後、事業者数や車両数が増加し運賃競争の中で、タクシーの市場規模は、バブル経済崩壊後急落した以後、それまでの水準にもどらず縮小している。
- ・ また、事業者の費用面をみても、燃料費が平成 16 年度から平成 20 年度にかけて 1.6 倍に高騰しており、収入面のみならず費用面についても負担が増大している。

## ⑦運転者の労働環境の悪化

- ・ タクシー輸送において、利用者に直接対応するのは運転者である。運転者は、利用者の安全・安心を実現する上で直接かつ極めて重要な役割を担っており、また、快適・便利の実現という点でも、事業者とともに大きな役割を果たしている。
- ・ しかし、供給過剰の進行、市場規模の減少、運賃競争による輸送実績の悪化に合わせ、歩合制賃金制度が主流となっているタクシー運転者の労働環境は悪化している状況にある。
- ・ タクシー運転者の賃金は減少傾向にあり、産業全体の平均的な給与水準との格差は拡大してきている。すなわち、京都府の全男性労働者の給与水準が平成 6 年の 558 万円から平成 20 年の 544 万円とほぼ横ばいなのに対し、タクシー運転者の平均賃金は、平成 6 年の 421 万円から平成 20 年には 297 万円と、大きく減少し格差が拡大している<sup>4</sup>。さらに、平成 20 年度の京都府の全男性労働者の年間労働時間が 2,220 時間なのに対し、タクシー運転者の年間労働時間は 3,144 時間と、月間 77 時間もの格差がある。こうした状況では、運転者の生活の維持は困難で、また、安心して仕事に取り組めず、結果として利用者の安全・安心の確保にも支障がでかねないとの指摘もある。

## ⑧運転者の高齢化

- ・ 運転者の平均年齢は約 58 歳となっており、高齢化が進んでいる。こうした高齢化の進展が事故多発の要因になるとともに、IT 技術などを用いた先進的なサービスへの対応が難しいといった指摘や、タクシーサービスが将来にわたって持続的に提供されなくなるおそれがあるとの意見もある。
- ・ 低賃金や長時間労働など労働条件が良好ではないために、近年は、若壮年層で運転者をめざす者は少なく、また、上述のようにタクシー運転者の多くは高齢化しているために、他産業への転職も難しい現状となっている。

---

<sup>4</sup> 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」による。

### ⑨違法・不適切な事業運営の横行

- ・ タクシー事業については、法令上様々な遵守事項が定められており、その多くは安全確保に関するものである。しかしながら、違法・不適切な事業運営は跡を絶たず、大半の事業者には何らかの法令違反が認められる状況<sup>5</sup>となっており、事業者の法令遵守状況には問題があると言わざるを得ない。特に、労働時間を超過するケースが違反事業者の3分の1で見られ、さらに労働時間を含む運転者の管理の基礎となる点呼の実施や記録に関する違反が過半の違反事業者で見られるなど、運転者の過労運転という安全問題に直結し得る事項について不適切な事業運営が横行している。

### ⑩交通事故の発生状況の悪化

- ・ 京都府内におけるタクシーの交通事故の発生状況を見ると、規制緩和前の平成13年と比べ平成20年には減少しているものの、全国の事業用自動車の減少率に比べ低い傾向にある。また、走行100万km当たりの事故件数は、平成16年は全国のタクシーの平均を下回っていたが、平成18年からは全国平均を上回る状況にあって、憂慮すべき事態にある。

### ⑪都市交通等への影響

- ・ タクシーの増加は、道路交通環境の悪化という点でも問題を発生させている。例えば、京都市内のJR京都駅北口及び南口などの鉄道駅周辺や四条河原町交差点及び夜間の祇園地区周辺などの繁華街にタクシー車両が集中する結果、乗場・待機スペース以外の横断歩道直近や交差点内などの駐停車禁止場所で違法な客待ち状態が横行し、救急車やバスの通行を阻害するなどの弊害を生じさせている。

### ⑫利用者サービスの状況

- ・ 利用者サービスについては、一定の改善はみられるものの、地理不案内、近距離利用がしにくいこと、乗車拒否、不当料金請求、接客態度などについて、利用者からは依然として問題視する声がある。こうした問題は、利用者の多くが乗場や流しのタクシーを利用する傾向にある中で、利用者にとってタクシーに関する情報が不足していることも相まって、利用者がタクシーを選択しにくい状況にあることがその一因にあると思われる。

## (3) タクシー業界の取り組み

- ・ タクシー業界では、利用者の増加や利便性の向上を目指した様々な取り組みや経営効率化・合理化、安全性の維持・向上への取り組みを推進してきた。
- ・ 個々の事業者においても、地域社会への貢献（子ども110番タクシーの導入、

---

<sup>5</sup> 平成20年度において近畿運輸局が行った一般的な監査（巡回監査）の結果、80%の事業者について何らかの違反が指摘されている。

子育て支援タクシーの運行、路線バスに接続した乗合タクシーの運行等)、福祉への貢献(福祉タクシーの共同配車センターの開設、福祉タクシーの導入、禁煙タクシーの運行、身体障害者及び知的障害者割引運賃の実施等)、環境問題への貢献(プラグインハイブリッドタクシー・低燃費タクシーの導入、デジタルタコグラフを活用した効率的な配車等)、利用者利便の向上(ハイグレード車の導入、観光タクシーの運行等)、労働条件の向上(防犯カメラの導入等)、無線タクシーのデジタル化推進やドライブレコーダーの導入など様々な取り組みを実施している。

- ・ 個人タクシー業界においても、法人タクシーと同様な取り組みに加えて、独自のものとして、マスターズ制度や観光地における清掃活動などの取り組みを実施している。
- ・ また、京都タクシー業務センターの設置運営による運転者登録制度の実施、忘れ物情報管理や苦情処理対策、街頭指導などの取り組みも実施されている。

#### **(4) 取り組みの方向性**

- ・ 事業者や事業者団体は、様々な取り組みを進めているが、現段階では前述のようなタクシーの諸問題の抜本的な解決には至っておらず、タクシーの適正化・活性化のために、関係者が協力して更なる取り組みを進めることが必要不可欠となっている。
- ・ すなわち、供給過剰の状況について解消していくとともに、過度な運賃競争について対策を講じていくこと、違法・不適切な事業運営を是正していくことにより、事業者の経営環境及び運転者の労働環境の改善を図るとともに、都市交通問題の改善を図ることが必要である。
- ・ 併せて、利用者に対するサービスの質の向上を図るとともに、利用者がタクシーを選択しやすい環境整備を図っていく必要がある。
- ・ これらの措置を着実かつ迅速に進めることにより、サービスの提供主体である事業者及び運転者にとっても、また、利用者及び地域にとっても地域公共交通機関としてのタクシーの機能の回復・向上によるメリットを主観的・客観的に実感できるものとする必要がある。
- ・ その際、取り組みの方向性及び具体の取り組み方策とその効果について、タクシーの現状と問題点と併せ、わかりやすく透明性を確保しつつ利用者・地域に情報を提供し、理解を求めていくことが重要である。
- ・ また、経営努力を行う事業者に対する評価をすべきという指摘がある。

## 2. 地域計画の目標

タクシー事業者は、利用者にとって安全・安心で快適なサービスが提供され、満足度の向上を図ること、すなわち地域公共交通機関としてのタクシーを適正化・活性化していくことが最重要課題であるとの共通認識のもと、以下の地域計画の目標について積極的な取り組みを進めていくべきである。

また、経営努力を行う事業者を評価する取り組みも必要である。

### (1) タクシーサービスの活性化と良質なサービスの選択性の向上

- ・ 地域公共交通機関であるタクシーには、利用者にとって安全・安心、快適・便利なサービスを提供することが責務として求められる。その第一は供給責任を果たすことであり、サービスの時間的、地域的空白をなくすことを目指すべきである。そのためには、配車の高質化、共同化等の取り組みが必要である。
- ・ その上で、利用者のニーズを踏まえつつ、サービスの多様化、質の向上に向け、様々な取り組みを進めていくべきである。
- ・ また、利用者が良質なサービスを選択しやすくなるよう、諸施策を推進し、タクシーサービスに対する利用者の満足度の向上を目指すべきである。
- ・ 特に、交通圏内には歴史的な建造物が多数存在し、世界的な国際文化観光都市である京都市には多くの観光客が訪れることから、こうした利用層の満足度の向上が求められている。

### (2) 事業経営の活性化、効率化

- ・ タクシーサービスが将来にわたって利用者や地域のニーズに応えることができる状況となることを目指すべきである。
- ・ 具体的には、事業者が事業継続に必要な適正な利潤を確保しうるような環境整備を図るほか、事業者は、事業再構築、実働率の向上等による経営効率化、コンプライアンスの徹底等を推進することが必要である。

### (3) 運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

- ・ 過労運転の防止の徹底を図りつつ、タクシー事業の適正化・活性化を通じ、京都府の全男性労働者との給与水準の格差是正に努め、賃金水準を向上させること等により、運転者が誇りをもって働ける、また、若年層にとっても魅力ある労働環境の構築を目指すべきである。
- ・ 具体的には、賃金面では、平成 20 年現在、京都府のタクシー運転者と全男性労働者の平均賃金との年収格差 247 万円を可能な限り縮めることを目標とする。

### (4) 安全性の確保

- ・ 安全の確保はタクシーに求められる最も基本的な品質である。(2)及び(3)の取

組と併せ、事業者は運転者の運転状況、労働状況の適切な管理が必要であり、経営トップから現場まで、輸送の安全が最も重要であることを自覚し、運輸安全マネジメントの実施により絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。また、国土交通省の「事業用自動車総合安全プラン 2009」における事故削減のための対策に着実な取組を進めること等により、2020 年までに死者数、事故件数の半減を目指すべきである。

#### **(5) 交通問題、環境問題、都市問題の改善**

- ・ タクシー車両による交通問題については、交差点内での無秩序な待機等違法・不適切な行為を排除し、また、取り締まる施策とともに、乗場、駐車場及び待機場の整備等タクシーが違法・不適切な行為を行うことなく営業できる環境作りを進めることにより、タクシー車両を原因とする交通渋滞、通行障害の解消を目指すこととする。
- ・ タクシーは、LPG車が多く、一般車両と比べると地球環境にやさしいと言われているが、京都議定書誕生の地として地球温暖化対策の観点から一層の取組を進めていくこととする。具体的には、ハード面では、環境にやさしい車両の導入を進め、ハイブリッド車や低燃費LPG車のほか、京都府が推進するEVタウン構想に積極的に協力し、電気タクシーの導入を図る。また、ソフト面では、エコドライブなど環境に配慮した運転を促す。
- ・ 街づくり・都市政策の観点からは、タクシーが地域公共交通機関であることを踏まえ、鉄道、バスの地域公共交通機関と連携した地域の総合交通ネットワークの構築、街づくり・都市政策等と一体となったタクシーサービスの構築を進めていくべきであり、その前提に立ってタクシープールの整備等具体の施策を進める必要がある。
- ・ また、タクシーの特性を生かし、地域貢献を行っていくことが必要であることを踏まえ、地方公共団体の策定する交通施策等に積極的に協力していく必要がある。

#### **(6) 供給過剰の是正**

- ・ 平成 21 年 9 月末の車両数 6,828 両を運輸局が提示した適正車両数（約 5,900 両～6,640 両）と比較すると相当の乖離（約 930 両(15.7%)～約 190 両(2.8%)）が生じ、現状において供給過剰の状況にあることは明らかである。こうした状況を踏まえ、関係者は、3. の特定事業その他の事業等を踏まえた取り組みを進めることにより、供給過剰の解消を早急に図るべきである。

#### **(7) 過度な運賃競争への対策**

- ・ タクシー運賃に限らず公共交通機関を利用する側からすると「低運賃・高サー

ビス」を求める声もあるが、タクシー適正化活性化法に関する国会議論や附帯決議、これに先立つ交通政策審議会及び同答申に基づき設置された運賃問題研究会においても検討されている経緯があり、安全・安心の確保が最優先されるべきとの考えに立ちつつ、運賃問題について適切な対応をとるべきである。

### **3. 地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項**

#### **(1) 特定事業その他の事業及びその実施主体**

- ・ 2. に掲げた地域計画の目標を達成するため、必要と考えられる事業（特定事業）は以下のとおりである。
- ・ 特定事業に関しては、本地域計画の作成に係る合意をしたタクシー事業者等関係者は、単独又は共同して行おうとする特定事業を以下の各項目から積極的に多く選択し、原則として記載された実施期間内に取り組むものとする。
- ・ その他の事業に関しては、それぞれ実施主体とされた者が実施時期を勘案し、事業を行うものとする。
- ・ また、特定事業がより多くの事業者により取り組まれるよう、本地域計画の目標の早期達成を図るための環境整備について、関係者は積極的に取り組むことが必要である。
- ・ 実施時期のうち、短期とは概ね1年以内、また、中期とは特定地域としての指定期間内のことをいう。

#### **① タクシーサービスの活性化と良質なサービスの選択性の向上**

##### **ア. タクシーサービスの活性化**

###### **【特定事業】**

- ・ 精神障害者割引制度の導入  
事業概要：精神障害者割引を導入する。  
実施主体：事業者  
実施時期：短期
- ・ 接客サービスの向上に向けた運転者教育の実施  
事業概要：接客サービスを向上させるため、地理習熟を含む運転者教育を実施する。  
実施主体：事業者、事業者団体、業務センター  
実施時期：短期
- ・ タクシー乗務員接客コンテスト等接客サービス向上対策の実施  
事業概要：運転者の接客サービス意識を向上させるため、タクシー乗務員

接客コンテストの継続実施等に取り組む。

事業主体：事業者、事業者団体

実施時期：短期

- ・ ワンメーターキャンペーン等短距離利用の環境整備策の実施

事業概要：短距離利用者が快適にタクシーを利用できるよう、ワンメーターキャンペーンの実施等に取り組む。

実施主体：事業者、事業者団体

実施時期：短期

- ・ 福祉タクシーの運行

事業概要：高齢化社会の進展やバリアフリー化に対応するため、福祉タクシーを運行する。

実施主体：事業者

実施時期：短期、中期

- ・ 子育てタクシーの運行

事業概要：少子化や女性の社会進出に対応するため、子育てタクシーを運行する。

実施主体：事業者

実施時期：短期、中期

- ・ 観光タクシーの運行

事業概要：タクシーの観光利用を促進するため、観光タクシーを運行する。

実施主体：事業者

実施時期：短期、中期

- ・ 外国語対応タクシーの運行

事業概要：外国人のタクシー利用の促進・円滑化に向け、外国語によるコミュニケーションが可能なタクシーを運行する。

実施主体：事業者

実施時期：短期、中期

- ・ 業務センターによる運転者や事業者に対する教育・研修の充実

事業概要：福祉、子育て、観光、外国語といったサービスを事業者が提供しやすくするよう、タクシーセンターによる運転者や事業者に対する教育・研修を実施する。

実施主体：業務センター

実施時期：短期、中期

- ・ 1車2人制度の導入、拡大

事業概要：24時間のサービス提供を確保するため、1台の車両を2人の運転者がシェアする1車2人制度を導入、拡大する。

実施主体：事業者

実施時期：短期

- ・ 早朝予約等時間帯に関わらない配車体制の整備

事業概要：早朝時間帯など予約に対する配車が十分でない時間帯について、その改善に向けた取り組みを行う。

- 実施主体：事業者、事業者団体  
実施時期：短期、中期
- ・ 配車システムの高度化  
事業概要：デジタル式 GPS-AVM、携帯電話の活用等により、配車システムの高度化を図る。  
実施主体：事業者  
実施時期：短期、中期
  - ・ 予約手続の簡便化  
事業概要：タクシー利用の予約手続の簡便化を図るため、公共施設等における予約機器の設置、予約用の短縮番号の導入等を図る。  
実施主体：事業者、事業者団体  
実施時期：短期、中期
  - ・ 共同配車の実施  
事業概要：配車の円滑化を図るため、配車センターの設立等複数事業者が共同して配車を行う仕組みを導入する。  
実施主体：事業者、事業者団体  
実施時期：短期、中期
  - ・ 専用乗場の整備  
事業概要：タクシー利用を容易にするとともに、タクシー車両による交通問題の発生を緩和するため、専用タクシー乗場の整備を図る。  
実施主体：事業者、事業者団体  
実施時期：短期、中期
  - ・ 禁煙車両の導入（未導入事業者）  
事業概要：公共の場所における禁煙化の動向に対応するとともに、タクシーサービスの多様化を図るため、禁煙車両を導入する。  
実施主体：事業者  
実施時期：短期、中期
  - ・ 乗場における快適性の向上  
事業概要：タクシー乗場における利用者の快適性向上のため、上屋、ベンチの設置等を促進する。  
実施主体：事業者、事業者団体、業務センター、関係行政機関  
実施時期：短期、中期
  - ・ 乗場情報の提供  
事業概要：タクシー利用を適正化すると同時に、利用を促進するため、乗場の情報について、インターネット、携帯電話等を通じた情報提供を行う。  
実施主体：事業者、事業者団体、業務センター、関係行政機関  
実施時期：短期、中期
  - ・ サービス向上等に向けた意見交換の場の設置  
事業概要：多様化する利用者ニーズを把握し、サービス向上につなげるとともに、利用者のタクシーへの理解を深めるため、事業者と利



用者との意見交換の場を設置する。

実施主体：事業者、事業者団体

実施時期：短期

- ・ タクシー利用に係る情報提供の実施

事業概要：タクシー利用を促進するため、乗場等において、主な目的地までの概算運賃の表示等サービス内容に関する情報提供を行う。

実施主体：事業者、事業者団体、業務センター、関係行政機関

実施時期：短期、中期

【その他事業】

- ・ 鉄道、バスとの共通カードシステムの検討

事業概要：鉄道、バスとの乗継ぎ利便性の向上を図るため、鉄道、バスと共通のカードシステムを導入する。

実施主体：事業者

実施時期：短期、中期

- ・ 目的地登録サービスの実施

事業概要：目的地をあらかじめ登録しておくことで、予約や乗車の際、登録番号やカードの提示をすれば、乗車の際に改めて運転者に目的地を告げることなくタクシーを利用できるサービスを導入する。

実施主体：事業者

実施時期：短期、中期

- ・ 公共乗場の整備等検討

事業概要：タクシー利用を容易にするとともに、タクシー車両による交通問題の発生を緩和するため、道路上やバス運行終了後のバス乗降スペースの活用を含め、公共タクシー乗場の整備を図る。

実施主体：事業者団体、業務センター、関係行政機関

実施時期：短期、中期

- ・ 禁煙車両専用乗場の設置の検討

事業概要：公共の場所における禁煙化の動向に対応するとともに、タクシーサービスの多様化を図るため、禁煙車両専用乗場の設置を検討する。

実施主体：事業者、事業者団体、業務センター、関係行政機関

実施時期：短期

- ・ 次世代自動車専用乗場の設置の検討

事業概要：環境にやさしいタクシーの導入を促進するとともに、タクシーのPRを図るため、ハイブリッド車、EV車等の専用乗場の設置を検討する。

実施主体：事業者、事業者団体、業務センター、関係行政機関

実施時期：短期

## イ. 良質なサービスの選択性の向上

### 【特定事業】

- ・ タクシー事業に関する情報提供の充実

事業概要：事業者のウェブサイトにおいて、事業者のサービス内容等について情報提供を行う。また、タクシーセンターや行政機関において、タクシー事業に関する情報提供を一覧性のある形で情報提供する仕組みを構築する。

実施主体：事業者、事業者団体、業務センター、運輸局

実施時期：短期

- ・ 事業者名の表示方法の改善（前後板の設置を含む。）

事業概要：利用者からタクシーを見た場合、事業者の特定が容易になるよう、車両側面の事業者名の表示の明確化、車両前後の事業者名の表示の実施等の取り組みを行う。

実施主体：事業者

実施時期：短期、中期

- ・ 個人タクシーのマスターズ制度の充実及び参加促進

事業概要：良質なサービスを提供する事業者を確保するとともに、利用者がこうした事業者を選択しやすくするよう、個人タクシーのマスターズ制度について、その実施拡大を図る。

実施主体：事業者、事業者団体

実施時期：短期、中期

### 【その他事業】

- ・ 運転者評価制度の実施の検討

事業概要：良質な運転者を確保するとともに、利用者がこうした運転者を選択しやすくするよう、運転者評価制度の導入について検討する。

実施主体：運輸局

実施時期：短期

- ・ 事業者評価制度の実施の検討

事業概要：良質なサービスを提供する事業者を確保するとともに、利用者がこうした事業者を選択しやすくするよう、事業者評価制度の導入について検討する。

実施主体：運輸局

実施時期：短期

- ・ 優良乗場の設置の検討

事業概要：良質なサービスを提供する運転者や事業者を確保するとともに、利用者が当該事業者等を選択しやすくするよう、優良運転者や優良事業者専用の乗場の設置について検討する。

実施主体：運輸局、運輸支局

実施時期：短期

## ウ. その他

#### 【特定事業】

- ・ 利用者の意識調査の実施（満足度調査を含む。）  
事業概要：利用者のタクシーに対する意識調査を実施する。  
実施主体：事業者団体  
実施時期：短期
- ・ タクシー利用者モニター制度の実施  
事業概要：利用者によるタクシーサービスの評価を行うため、モニター制度を実施する。  
実施主体：運輸局、運輸支局  
実施時期：短期

### ② 事業経営の活性化、効率化（コンプライアンスの確保を含む。）

#### 【特定事業】

- ・ 自主的な事業適正化指導の実施  
事業概要：コンプライアンス確保のため、事業者及び事業者団体が自主的に組織内の事業適正化を指導する。  
事業主体：事業者、事業者団体  
実施時期：短期
- ・ 違法行為排除運動の強化  
事業概要：コンプライアンス確保のため、街頭指導の徹底等違法行為の排除に向けた取り組みを強化する。  
実施主体：事業者、事業者団体、業務センター、運輸支局  
実施時期：短期
- ・ 部品や燃料などの共同購入の推進による経費の圧縮  
事業概要：事業者の経費の圧縮を図るため、部品、燃料等の共同購入を実施する。  
実施主体：事業者  
実施時期：短期
- ・ 供給過剰状態の解消に向けた取り組みの進捗状況の把握及び効果・影響の測定  
事業概要：供給過剰状態の解消に向けた事業者の取り組みの進捗状況について把握するとともに、その効果、影響について評価を行う。  
実施主体：事業者団体  
実施時期：中期

### ③ 運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

#### 【特定事業】

- ・ 過労運転防止の徹底  
事業概要：運転者の過労運転の防止を図るため、事業者は運行管理を徹底するとともに、運転者の指導を強化する。  
実施主体：事業者、事業者団体  
実施時期：短期

- ・ 運転者の賃金改善  
事業概要：運転者の賃金について、その改善のための措置を講ずる。  
実施主体：事業者  
実施時期：短期、中期
  - ・ 健康診断の充実及びその活用  
事業概要：運転者の高齢化に伴い、各事業者において実施している健康診断の徹底、診断項目の充実を図るとともに、診断結果を運行管理に反映させる。  
実施主体：事業者  
実施時期：短期
  - ・ 福利厚生施設の充実  
事業概要：運転者の仮眠室、休憩室、食堂等の福利厚生施設を充実させる。  
実施主体：事業者、事業者団体、業務センター  
実施時期：短期、中期
  - ・ 自動日報処理システム等の導入による運転者負担の軽減  
事業概要：運転者の負担軽減のため、日報処理及び領収書処理の自動化、洗車機の導入等を実施する。  
実施主体：事業者  
実施時期：短期、中期
  - ・ 防犯カメラの設置推進、防犯訓練の実施等防犯対策の強化  
事業概要：運転者の安全確保を図るため、車両への防犯カメラの設置、防犯訓練の実施等防犯対策を強化する。  
実施主体：事業者  
実施時期：短期、中期
- 【その他事業】
- ・ タクシー駐車場、待機場の整備等検討  
事業概要：流しタクシーの運転者の過労運転防止、タクシーの違法駐車対策の観点から、タクシー駐車場及び待機場を整備する。  
実施主体：事業者、事業者団体、業務センター、関係行政機関  
実施時期：短期、中期

#### ④ 安全性の確保

##### 【特定事業】

- ・ デジタルタコメーターの導入  
事業概要：運行管理を強化するため、デジタルタコメーターの導入を進める。  
実施主体：事業者  
実施時期：短期、中期
- ・ 映像記録型ドライブレコーダーの導入  
事業概要：運行管理を強化するため、映像記録型ドライブレコーダーの導入を進める。

- 実施主体：事業者  
実施時期：短期、中期
- ・ 対策ソフトによる運転者教育  
事業概要：対策ソフトを導入し、映像記録型ドライブレコーダーの記録を  
基に、運転者の安全運転教育を行うとともに、事故発生時の原因  
分析を実施する。  
実施主体：事業者  
実施時期：短期、中期
  - ・ エコドライブの推進  
事業概要：急発進、急ブレーキを行わないなどのエコドライブを推進する  
ことにより、安全運転の確保、環境対策の推進に努める。  
実施主体：事業者  
実施時期：短期
  - ・ 飲酒運転防止の徹底  
事業概要：運転者教育の徹底等飲酒運転撲滅に向けた取り組みを行う。  
実施主体：事業者  
実施主体：短期
  - ・ 運輸安全マネジメントの推進（講習の受講を含む。）  
事業概要：経営トップのリーダーシップの下、組織の末端まで安全意識の  
徹底と安全対策の実施を目指し、運輸安全マネジメントの実施  
を推進する。  
実施主体：事業者  
実施時期：短期
  - ・ 安全運転講習会の受講促進  
事業概要：運転者の安全運転を確保するため、安全運転講習会の受講を促  
進する。  
実施主体：事業者  
実施時期：短期
  - ・ 運転者の適正診断の積極実施  
事業概要：運行管理を強化するため、運転者の適正診断について積極的に  
受診させる。  
実施主体：事業者  
実施時期：短期
  - ・ 交差点付近における乗降、待機禁止の徹底  
事業概要：交通事故の削減に向けた交差点付近における乗降、待機の禁止  
について徹底するため、運転者の指導、利用者への協力要請等  
を行う。  
実施主体：事業者、事業者団体、業務センター、関係行政機関
  - ・ 運転者の定年制の導入  
事業概要：運転者について定年制を導入する。  
実施主体：事業者、事業者団体

実施時期：短期、中期

- ・ 運転者の意識調査

事業概要：運転者に対するモビリティーマネジメントの取り組みを行う。

実施主体：事業者、事業者団体、関係行政機関

実施時期：短期

## ⑤ 交通問題・環境問題・都市問題の改善

### 【特定事業】

- ・ 違法行為排除運動の強化（再掲）

- ・ 交差点付近における乗降、待機禁止の徹底（再掲）

- ・ 運転者の意識調査（再掲）

- ・ 一般車両に対する違法駐車対策の実施強化

事業概要：タクシーが本来の乗場・待機場所を使用できるよう、一般車両の違法駐車に対する対策を強化する。

実施主体：業務センター、関係行政機関

実施時期：短期

- ・ タクシー乗場の整備及び施設改善（再掲）

- ・ GPS等を活用した路上滞留抑止の実施

事業概要：GPS等を活用した配車システムを応用し、路上にタクシー車両が滞留する状況を抑止する。

実施主体：事業者

実施時期：短期、中期

- ・ 次世代自動車の導入

事業概要：環境にやさしいタクシーの導入を促進するとともに、タクシーのPRを図るため、ハイブリッド車、EV車等を導入する。

実施主体：事業者

実施時期：短期、中期

- ・ EMS（エコドライブ管理システム）の導入

事業概要：経済的運行を可能とするエコドライブ管理システムを導入する。

実施主体：事業者

実施時期：短期、中期

- ・ 停車中のアイドリングストップの実施

事業概要：地球環境にやさしいタクシーを目指し、また、燃料の節約を図るため、停車中のアイドリングストップを実施する。

実施主体：事業者

実施時期：短期、中期

- ・ エコドライブの推進（再掲）

- ・ グリーン経営認証取得の促進

事業概要：地球にやさしいタクシー事業を目指し、グリーン経営認証を取得する。

事業主体：事業者

- 実施時期：短期、中期
- ・ 地域貢献策の実施
  - 事業概要：地域公共交通機関として 24 時間活動するタクシーの特性を活かし、子ども 110 番、A E D の搭載等の地域貢献を実施する。
  - 実施主体：事業者、事業者団体
  - 実施時期：短期、中期
- ・ バス廃止地域等における輸送の実施
  - 事業概要：地域公共交通機関として、自治体と連携し、バス廃止地域、交通空白地域等における輸送を実施する。
  - 実施主体：事業者
  - 実施時期：短期、中期
- 【その他事業】
- ・ タクシープールの整備等検討
  - 事業概要：鉄道駅等の整備に併せ、他の交通機関との乗継ぎ利便性にも配慮しつつ、タクシープールの整備を推進する。
  - 実施主体：関係行政機関
  - 実施時期：短期、中期
- ・ ショットガン方式の導入検討
  - 事業概要：鉄道駅、繁華街等タクシー車両が一般車両の通行の阻害要因となる、又はそのおそれのある箇所を中心に、ショットガン方式の導入を検討する。
  - 実施主体：事業者、事業者団体、業務センター、関係行政機関
  - 実施時期：短期、中期
- ・ 次世代自動車専用乗場の設置の検討（再掲）
- ・ 救急タクシーの実施の検討
  - 事業概要：地域公共交通機関として 24 時間活動するタクシーの特性を活かし、消防庁のシステムと連携し、救急患者の輸送を行う。
  - 実施主体：事業者
  - 実施時期：短期

## ⑥ 供給過剰の是正（需要拡大に向けた取り組み）

### 【特定事業】

- ・ 早朝予約の積極受注への取り組み
- ・ 精神障害者割引制度の導入（再掲）
- ・ 福祉タクシーの運行（再掲）
- ・ 子育てタクシーの運行（再掲）
- ・ 観光タクシーの運行（再掲）
- ・ 外国語対応タクシーの運行（再掲）
- ・ 早朝予約等時間帯に関わらない配車体制の整備（再掲）
- ・ 配車システムの高度化（再掲）
- ・ 予約手続の簡便化（再掲）

- ・ 共同配車の実施（再掲）
- ・ 次世代自動車の導入（再掲）
- ・ 運転免許を返納した高齢者に対する利用促進策の導入
 

事業概要：運転免許を返納した高齢者が、タクシーを利用しやすくなるよう、運賃割引等の制度を導入する。

実施主体：事業者

実施時期：短期、中期
- ・ タクシー利用のPR活動の充実
 

事業概要：自家用車と対比し、タクシーを利用する場合の経済的優位性を訴える等、タクシー利用のPR活動を充実させる。

実施主体：事業者団体

実施時期：短期
- ・ 利用者の意識調査の実施（満足度調査を含む。）（再掲）
- ・ タクシー利用者モニター制度の実施（再掲）

## ⑦ 過度な運賃競争への対策

### 【特定事業】

- ・ 相対運賃の禁止の徹底
 

事業概要：認可運賃によるサービス提供を確実にを行うよう、運転者の指導を徹底する。

実施主体：事業者、事業者団体

実施時期：短期

## (2) 特定事業その他の事業の実施に関し留意すべき事項

### ① 供給過剰の是正（供給抑制の観点から留意すべき事項）

- ・ 前述のとおり、運輸局が提示した適正車両数にかんがみれば、現状において交通圏が供給過剰の状況にあることは明らかである。タクシー適正化活性化法の制定経緯からしても、供給過剰がタクシーの諸問題の原因の一つであり、タクシー事業の活性化のためには、その解消が必要である。特にこれまでの議論から需要が大きく回復することが期待できない状況では、なによりも供給サイドの取組が必要である。
- ・ タクシー適正化活性化法では、特定事業の実施主体とされたタクシー事業者は、特定事業計画を作成することとされており、その際、特定事業の実施と併せ、事業再構築（事業の譲渡又は譲受け、法人の合併又は分割、事業の供給輸送力の減少等）について定めることができることとされている。
- ・ この点に関し、タクシー適正化活性化法に基づく基本方針では、「事業再構築は、地域計画に位置付けられた特定事業の実施と相まってタクシー事業の適正化及び活性化の推進に資するものであり、特定事業の効果を高めるのに有効であると判断される場合には、タクシー事業者は積極的に事業再構築に取り組むことが望ましい。特に、地域における需給バランスを改善するためには、需要の減



少に歯止めをかけ、あるいは新たな需要を開拓するのみならず、供給輸送力を減少させることも必要である。このため、適正な競争が確保されること及び利用者の利益が損なわれないことを前提として、本法の枠組みも最大限に活用しつつ、単独又は複数のタクシー事業者による自主的かつ協調的な減車や休車を推進することが期待される」と示されている。

- ・ 以上の趣旨を踏まえて、タクシー事業者は、積極的に特定事業と相まった減車等の事業再構築についても検討し、タクシーの適正化及び活性化の実現に向け具体的な行動を取ることが強く期待される。
- ・ その際には、タクシー運転者が職を失うことに繋がらないことにも留意する必要がある。

## ②過度な運賃競争への対策

- ・ タクシーの運賃については、タクシーサービスの安定的提供の観点や利用者にとってのわかりやすさの観点から同一地域同一運賃を実現すべきとの意見もあるが、現時点では、運賃については事業者がその経営判断により設定し、道路運送法に基づき国の認可を得た上で実施することとされている。
- ・ 行き過ぎた低運賃競争については、タクシー適正化活性化法に関する国会審議や附帯決議、これに先立つ交通政策審議会の場等において、運転者の労働環境の悪化を招きひいては輸送の安全を損なうおそれがあるとされ、対策の必要性について議論がなされたところである。
- ・ こうした経緯を受け、タクシー適正化活性化法の施行に合わせ、運賃制度が見直されたが、協議会としては、タクシーの抱える諸問題を解消する観点から、運賃問題について行政において適切な対応がとられることを注視するものである。

## ③協議会構成員の協力及びその他関係者の協力の必要性

- ・ (1)に盛り込まれた特定事業その他の事業が適切に実施されることは、地域計画の目標の達成にとって、また、タクシーの適正化及び活性化にとって不可欠であり、ひいては、事業者及び運転者のみならず利用者や地域にとって利益となるものである。
- ・ したがって、これら事業について、実施主体とされた者が主体的に取り組むべきであることは言うまでもないが、実施主体とされた者以外の協議会の構成員についても、その実施のため、必要な支援を行う等積極的に協力することが望まれる。
- ・ さらに言えば、地域計画の目標の達成は、交通圏全体のタクシーの適正化及び活性化をもたらし、その利益は地域全体に及ぶものである。こうした趣旨にかんがみ、特定事業及びその他事業の実施主体を含む協議会の構成員はもとより、その他の関係者に対しても、地域計画への賛同を呼びかけるとともに、地域計画の趣旨を十分に踏まえ必要な取り組み又は支援を行うことについて、協議会として協力を要請するものである。

#### 4. 地域計画の実施状況のフォローアップ及び見直し

- ・ 地域計画の目標の達成のためには、特定事業その他の事業が、的確に実施に移されることが必要不可欠である。
- ・ したがって、協議会は、これら事業の実施状況を定期的に監視し、これら事業の実施に関し必要と認められる場合には、実施主体に対する勧告その他の措置を講じていくことが必要である。
- ・ また、地域計画は、その作成及び実施自体が目的ではなく、あくまでも交通圏におけるタクシーの適正化及び活性化に資することが目的である。したがって、地域計画について、協議会は、その実施状況を踏まえつつ必要に応じ見直しを行うものとする。